

生命尊重の暮らし方と結合した交通社会と交通教育の創造を

スローライフ交通教育

発行：スローライフ交通教育の会（略称：ITTES）

連絡先：札幌市西区八軒10条西2-7-22

Institute of Traffic and Transportation Education for Slowlife

Tel：011-616-7688

No.16

2013年3月1日

編集者：前田敏章

交通教育シンポジウム 2012 交通教育に今求められるもの

スローライフ交通教育の会主催の2012年の公開研究会は、10月14日、札幌市中央区の「かでの2・7」510研修室にて、「交通教育に今求められるもの」をテーマに、シンポジウム形式で行われました。

高校現場からの交通（安全）教育の現状と実践報告、そして、北海道交通事故被害者の会の会員が行政の事業「命の大切さを学ぶ教室」と提携して行っている体験講話の報告がなされ、後半のワークショップと合わせ大変意義ある討議が行われました。以下報告です。



なお、参加者は、会員8人を含め26人（内訳は、高校教員9、被害遺族の方10、学生1、市民団体の方1、一般4、報道1）でした。

〈目次〉

- 特集 シンポジウム 交通教育に今求められるもの 2012/10/14 かでの2・7
- ◆ 報告1 交通教育の現状と課題～高校の現場から～ 渡来和夫 …p2
- ◆ 報告2 高校倫理社会での実践から 池田考司 …p6
- ◆ 報告3 体験講話「命の大切さを学ぶ教室」を行って
 - ・高石洋子（道交通事故被害者の会・飲酒ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者連絡協議会 共同代表） …p7
 - ・白倉裕美子（道交通事故被害者の会・交通事故調書の開示を求める会 副代表） …p8
 - ・前田敏章（道交通事故被害者の会 代表） …p9
- 実践報告 自動車学校での講話のとりくみ 前田敏章 …p13
- レポート 北見道路住民訴訟（モモンガ裁判）について …p16

2013年の公開講座（シンポジウム）は、10月14日（日）13：15～15：45、「かでの2・7」510会議室です。

報告1

交通教育の現状と課題 ～高校の現場から～

北海道湧別高等学校 渡来和夫

0 はじめに

私が勤務する北海道湧別高等学校（1学年2学級全校生徒159名 全日制普通科）で現在行われている交通（安全）教育について報告します。今回の報告は、優れた交通教育の実践ではなく、現在多くの高校の現場で行われている一般的な交通教育の取り組みです。この報告を通して、高校の現場で行われている不十分な交通教育の現状を知っていただき、課題を整理し、より良い交通教育を高校の教育現場にどのように導入し、根付かせていくべきなのか、考える機会になればよいと考えています。



1 湧別高校で行われた交通（安全）教育

学校全体の取り組みとして、主に総合的な学習の時間や、学校行事に絡めて交通教育を実施しています。また、教科では、保健体育の授業で取り上げています。

(1) 3年生対象の自動車学校で実施する交通安全教室

内容は、シミュレーターを使っての自動車運転体験、教習車の助手席に乗っての急ブレーキ体験（シートベルトのショックや距離）や死角の体験、運転者の錯覚実験などを行いました。

自動車学校は、生徒確保の広報活動の一つとして位置づけているようで、講習の最後には必ず入校をすすめられます。これは無料で実施してもらう以上、仕方のないことかもしれません。

※シンポジウムの席上、都市部からの参加者から、複数の自動車学校が存在する都市部ではなかなか取り組む事ができない実践であるとの意見が出されました。

(2) 強歩遠足

約30キロの距離を公道を利用して実施される強歩遠足（マラソン大会）時に、交通安全意識の高揚を

はかる取り組みも、併せて実施しています。

この強歩遠足の目的は、「長距離を歩行することによって①自己の体力を把握する ②健康増進と体力の向上を図る ③強靱な精神力を養う」という体育的な目的と同時に、「交通安全の、のぼりの作成・ゼッケン着用によって、①交通安全に対する意識の高揚をはかる ②交通安全強化週間（交通安全標語募集・秋の交通安全指導・自転車整備点検）とも関連化をはかり、交通安全に対する意識をさらに高めさせる」という交通教育の視点を位置づけています。

交通安全教育に関して具体的な内容は、

A「交通安全のぼり」を作成

こののぼりは、生徒の作成した交通安全標語の中で優れたものを印刷してコースの所々に立てられます。交通安全標語は、国語の授業の中で作成します。今年、のぼりに書かれた標語は「事故の傷 癒えても心に 傷残る」（1年生生徒の作品）などです。

B 最終ランナーに「交通安全キャンペーン」と入ったタスキをかけ、走ってもらう。

(3) 交通安全チューリップ球根キャンペーン

地元警察署と協力をしながら、交通安全意識の高揚をはかる取り組みを毎年1回実施しています。

目的は、「交通安全を祈願して作られた「チューリップ球根」をドライバーに贈ることを通して、ドライバーに安全運転をお願いするとともに、生徒の交通安全に対する意識を高める機会とする。併せて地域に貢献する実践の場を体験する」というもの。

内容は、警察署と交通安全協会の協力の下、生徒が国道に並び、交通安全の旗やのぼりを振り、ドライバーに生徒が作った交通安全メッセージカードと地域の名産（春にチューリップが咲く公園が町の観光名所）であるチューリップの球根を配布するというもの。活動のはじめには、生徒代表による交通安全宣言を地元警察署の交通安全担当者に対して行っています。

近隣の学校でも、同様の取り組みがなされており、配布物が「安全運転している貝」（ホタテ稚貝のマスコット）や、「無事カエル」（カエルのマスコット）など、それぞれの学校で工夫して実施しています。

交通安全宣言内容

私達は「交通安全啓発運動」の精神を理解し、私達の交通マナーが向上することを願って、ここに次の誓いを立てます。

I 歩行者として

1. 歩道を歩き、歩道のないところでは右側通行をする。
2. 横断歩道を渡り、信号を確認する。
3. 食べ歩き・飲み歩きをしないで周囲に気を配る。

II 自転車の利用者として

1. 二人乗りをしない。
2. 並列走行をしない。
3. 時間に余裕を持ち適正なスピードで走行する。
4. 歩行者の安全を優先して左側走行を心掛ける。
5. 自転車は常に整備点検してから乗るようにする。

III 湧高生として

1. 校内外の交通安全運動に積極的に参加し、「交通安全宣言校」としての自覚を持つ。
2. マナー違反に対する注意には、謙虚に謝罪できる良識を持つ。
3. 自他の生命を尊重する思いやりの気持ちを持った交通マナーを実行する。

平成24年9月25日 北海道湧別高等学校 1学年
 宣誓代表 ○○ ○○

※毎年交通安全チューリップ球根キャンペーンを行う湧別高校は、遠軽警察署から2013年2月に感謝状を頂きました。遠軽警察署管内で5年ぶり交通死ゼロの達成をうけ、遠軽警察署管内の約50の企業や団体、個人に贈られた感謝状のうちの一つ。

(4) 授業では

交通教育に関して、学習指導要領では保健体育の授業で扱うこととしています。保健体育の教員に教科書（大修館）を借りて調べると、8ページほど交通教育に関する内容が取り上げられていました。保健体育科の教員は毎年この分野を秋頃に取り扱っていると話していました。

教科書に書かれた、交通教育についての学習のポイント（学習項目の目標）は、次の内容でした。

交通事故の現状と要因（2ページ）

<学習の目標>

- ・わが国の交通事故の特徴について、年齢や事故の様子から説明できるようにする。
- ・交通事故に関係する要因としての当事者の心理・行動、車両の特性、周囲の環境などについて、具体例を挙げることが出来るようになる。

交通社会における運転者の資質と責任（2ページ）

<学習の目標>

- ・安全な運転のために運転者に必要とされるものを説明できるようになる。
- ・交通事故を起こした場合に生じる責任や保障について、具体的に挙げる事が出来る。

安全な交通社会づくり（2ページ）

<学習の目標>

- ・安全な交通社会を作るための方策について、法的な整備、施設・設備の充実の面から、具体的に説明できるようになる。
- ・車両の安全性を高めるために車に設けられている安全装置について、具体的にあげられるようになる。

<課題学習>安全な交通社会を目指してプランをつくろう（2ページ）

教科書での扱いは上記の内容ですが、実際に力点をおく学習内容は「心肺蘇生法」AEDの使い方の学習と演習が中心とのことでした。

2 前任校の北海道遠軽高等学校定時制課程での取り組み（2012年3月まで勤務）

- (1) 自動車学校での交通安全実技講習会
- (2) 交通安全キャンペーン

警察と協力してマスコット「安全運転している貝（かい）」をドライバーに配布

- (3) 保健の授業で取り上げる

など、現在湧別高校で行われている内容とほぼ同じようなことが行われていました。

3 私が勤務した2校で経験した「交通安全教育」の基本的な考え方

「交通ルールを守ろう」と呼びかけ、交通安全意識の高揚を主な目的とする交通安全教育が行われてきました。特に、自転車の乗り方についてのマナー指導や罰則強化についての説明が多くなされていました。そこには、自動車以外の、歩行や自転車、公共交通機関を含めた「移動する権利」を基本的人権ととらえる＝「交通権」の視点が全くないものでした。

「クルマ優先社会」追認の「交通安全教育」が毎年、総合学習や体育的行事、ボランティア活動、教科指導の中で繰り返されているのが、高校における交通（安全）教育の現状といえます。

4 自分自身意識しなさやかに取り組んできたこと

「交通権」の視点のない、高校現場の交通教育の

現状を述べてきました。私はスローライフ教育研究会に所属しながら、現状を改善することがなかなか出来ないでいました。そのような中、私がささやかではあるが取り組んできたことを紹介します。

(1) 校内での交通安全教育に関わる行事などが行われる時、事前・事後指導時に必ずふれるエピソード

・「クルマは人を殺すかもしれない道具である」→クルマは人や自転車に乗る人をひき殺すことがある。しかし、人や自転車に乗る人は、自動車に乗る人をひき殺すことはない。そういう力関係にあるクルマ。「クルマは人を殺すかもしれない道具である」という自覚を持って運転したり同乗したりしてほしい。

・「知人の夫の交通死について」→仕事に出かけ、飲酒運転をする加害者に追突され亡くなった知人の夫について話をする。知人の葬儀での様子や、夫の交通死のあと4～5年体調を崩していた様子などを話し、交通死による遺族の苦しみが想像以上のものであること。この事故以後、私自身はどんなに早い出勤であっても、妻の顔を見て「行ってきます」といって出勤するようにしている。顔を見て、挨拶を交わさないまま仕事に行って「交通死」となったら悲しすぎる。という話も付け加えている。

(2) 社会科の授業導入時に、新聞記事で「交通死」関連の記事を取り上げるときによく話すエピソード

・横断歩道で、なぜ手を挙げて子どもは渡らなければならないのか→小さな子どもが、クルマの運転者の目につくようにという、「クルマ優先」社会の象徴的な交通安全意識から生まれたもの。

・歩行者や自転車に乗る人が歩道橋で道を渡ること→エンジンの付いていない人（クルマを利用しない子どもやお年寄りを多く含む）や自転車が、階段の上り下りを強いられ、平らな道を渡ることが出来ない。一方、アクセルを踏むだけで移動可能なエンジンの付いているクルマが、平坦な道を移動する矛盾。

(3) 移動手段はクルマだけではないことを伝える

・自転車通勤の実践（前任校は自宅から2.5キロの距離。1年を通じて自転車通勤）→生徒からは「自動車免許無いの？」と聞かれることもある。自動車免許は持っているが、あえて自転車通勤をしていることを説明。そのとき自転車の交通機関として優れた点（健康によい。ガソリン代がかからず経済的。排気ガスや二酸化炭素を出さないクリーンな乗り物）を強調するようになってきた。

・冬期間の自転車通学禁止指導への疑問→積雪のある地域の高校ではどこでも行っていることだと思うが、根雪期間の自転車通学禁止指導への疑問から交通権について考える時間をつくっている。前任校は、夜間定時制であったので、冬期間も仕事で自転車を使う生徒がいました（新聞配達など）。仕事で自転車を使っているのに、登校時に自転車を使うことが出来ない矛盾。当然、冬期間は冬用自転車タイヤに変えているのですが、「冬の自転車運転は危険」という思考停止の偏見から自転車通学禁止指導が行われています。

私自身、冬期間はスパイクタイヤに替え自転車通勤をしてきました。こちらは禁止する法令もなく、通勤することが出来ました。しかし、生徒には冬期間自転車通学禁止の指導を行わなければならない、何とも居心地が悪いものでした。

なぜ、冬の自転車が危険なのか？理由を説明することなく禁止することは教育的とは呼べないのではないか？上からの命令や指示に従うだけの子どもを作らないか？そんなことを考えてしまいます（考え過ぎかも？）。

ただ、ハッキリしていることは、生徒が事故に合わないよう、生徒の安全のためと言いながら、実際には通学中に事故があった時、学校の責任にならないようにするための自己保身でしかないということです。

自転車通学禁止指導によって生徒から交通手段を奪い、負担を強いている事に、「クルマ優先社会」でクルマを利用する大人たちは気付いていないのかもしれませんが。前任校では、18歳以上の運転免許所有者については自動車通学を年間認めていました。冬期間、スタットレスタイヤにしても、ある程度の危険があるにもかかわらず、こちらは認める。このおかしさ、「クルマ優先社会」を反映しているといえるのではないのでしょうか。

※シンポジウムの席上、参加者から近年の自転車の違法運転やマナー違反の状況をふまえ、自転車を手放しで奨励することに対して批判的な声がありました。交通機関として非常に優れた自転車について、そのプラス面を打ち消してしまうマナー違反や違法行為。そのような行為を続ける少なくない人達への対策は、早急に取り組まなければならないだろうと感じる議論でした。

5 まとめ ～今後の課題として～

私の経験してきた高校現場の交通教育の現状と、ささやかな私自身の取り組みを報告しました。これをふまえて、今後の課題を考えてみました。

私自身「交通教育」について課題意識を持ち、時々思い出したように授業などで生徒に語りかけることが年に数回ありました。しかし、系統立てて教材化することをさぼってきました。ここを踏みこえなければならぬと感じます。

自分の担当する公民科の授業の中で取り組めるであろう視点を考えると、経済分野で、「自動車の社会的費用」という観点から政治経済や現代社会の中で「外部不経済」として公害などと同じように取り上げることが出来るのではないかと。また、政治分野では、新しい人権の項目の中で「交通権」として取り上げることが出来るのではないかと。などなど、その気になれば取り組むことが出来る項目は多数あり、あとは自分自身のやる気の問題であることを改めて感じさせられました。

※今回報告内容の整理をして改めて、前田敏章さんが、NODE第22号（2001年9・10月号）「交通安全教育の問題点」の中で提起した課題から、自分自身はもちろん、高校の現場がほとんど前進していないことに気づかされました。

補足：郡部地域の課題（子どもの学ぶ権利を保障するための「交通権」はどうあるべきか）

＜通学の困難さ＞

前任校では数名が夜間定時制高校で学ぶために隣の市、紋別市（夜間定時制が無い地域）から通学してきました。その生徒たちは紋別市から遠軽町まで通学するために月3万円の定期代、片道1時間25分の負担が強いられます。最後の授業時間を最終バスの時間にあわせて20分早く早退しなければならない、学ぶ権利を一部奪われてしまう状況にもありました。

現在の勤務校では、三里浜地域（学校から30キロ弱。平日は1日5往復・土日祝日が1日3往復の町営バス）や芭露地区（学校から15キロ程度。平日は1日5往復・土日祝日が1日4往復の町営バス）から通う生徒が十数名います。唯一の公共交通機関であるバスの便が悪く、生徒たちは保護者の車による送迎に大きく依存する状況にあります。就労・経済状況などで保護者の送迎が期待できない生徒は、公共交通機関であるバスの利用以外に通学方法がありません。そのため放課後に行われる部活動や生徒会活動、学校祭の準備などで十分な活動が時間的に保障することが出来ません。交通教育や「交通権」を考える上で、郡部地域のこれらの課題は、決して忘れてはならないものだと感じています。

視点

「被害ゼロ」のために読む交通統計

前田 敏章

ここ5年ほどの交通死傷被害の全体的な発生状況は、死者数が顕著に減少、発生件数もようやく減少に転じるなど漸減傾向にはある。

しかし、被害数は死者数こそピークの昭和45年に比べ28%であるが、その数は膨大（H23年、30日以内死者数5450人）であり、重傷者数（4万8644人）と併せて依然深刻である。また、平成23年の（発生件数・負傷者数）は、例えば昭和45年以降の42年間の中でも件数で20番目、負傷者数は22番目に多いのであって、この間最小であった昭和52年に比し、件数は1.5倍、負傷者数は1.4倍であることは、決して「楽観」など出来ない事態であることを示している。死者数の減少傾向だけを見て、現在の対策を肯定すべきではない。交通死傷はあってはならない被害であり「減少すれば良い」のではないのである。

減少の要因の一つと考えられるのが、危険運転致死傷罪新設など悪質運転の厳罰化であり、被害者遺族の訴えで、飲酒運転や危険速度の暴走運転を許さないという世論が盛り上がったことと思われる。「法令違反別交通事故件数の推移」を見ると、最高速度違反と酒酔い運転の減少率が際

だっている。平成13年比で、件数全体では27%減ったが、最高速度違反および酒酔い運転は、同じく73%の減と顕著である。これは、最高速度違反の事故死亡率が全体の17倍と極めて高いことから言えることであり、警察庁の分析でも近年の死者数減の要因として危険認知速度（車両の事故直前速度）の顕著な低下を挙げていることは重要である。

一方で、安全不確認、脇見運転、漫然運転など安全運転義務違反は、平成18年より減少に転ずるが、減少率は平成13年比23%と小さく、事故件数の高止まりの要因とも考えられる。件数自体を減らし、人身被害ゼロを展望するには、これらの「過失犯」の罰則強化が必要である。しかし、警察庁の分析では「動静不注視及び安全不確認は、死亡事故の構成率が3分の1となっており、死亡事故率も低い」と軽視する評価をしている。こうしたことが「故意や悪質でない事故は仕方ない被害」として容認する麻痺した社会につながるのである。

（当日の配付資料より）

※数値資料は「平成23年中の交通事故の発生状況」（警察庁交通局 H24・2・23）によります。

高校倫理社会での実践から

北海道江別高等学校 池田 考司

1 江別高校での交通講話授業の歩み

(1) 2008年度 命の絆～自分を見つめ、他者とつ ながり、社会へ参加する～



競争主義が激化し、自己責任論が浸透する中、命はどう扱われているのか。現代日本社会で、どうやって命の絆＝社会の

共同性を紡いで生きていくのかを、ゲスト講師も招き、対話し、まとめの表現も行う中で考え、生徒たちが社会に旅立つ前の精神的準備を行うようにする。

- ①「テージセー」教師からのメッセージ
- ②教育学者 大田堯のメッセージ
- ③江別で起きた事件から
 - ・交通事故の裏側で
 - ・交通事故被害者家族の訴え～高石洋子さん講話
 - ・命は大事にされているのか？～交通事故対策の現実
- ④みんなの世代と現代日本社会

(2) 2010年度 高石洋子さん講話

序章 命を学ぶ授業

- ①授業開き
- ②福岡飲酒ひき逃げ事件～幼い命～
- ③高校生の息子の命を奪った車～高石講話

(3) 2011年度 前田敏章さん講話

(4) 2012年度 前田敏章さん講話

2 生徒たちの反応

一年間の授業感想の中に「思い出に残る授業」として書く生徒が2割程度いる。家族・自分という実感的視点、地元・同世代の高校生がという共感の視点から講話を受け止め、考える生徒が大半である。

3 高校生の交通生活への影響

「運転免許を取った時、今日の話をお忘れずに安全運転したい」という声が多い。しかし一方がかつてよりも不況の影響もあり、自動車学校に通う資金を準備することが難しくなっており、免許を取得する生徒の比率は大きく減少してきている。

そのような中で、未来の運転者に対する教育という観点だけでなく、クルマ・効率優先社会への視点を育成する教育まで拡充する必要性が生まれているよ

うに感じる。また、自転車事故が、加害者としてのケースも出てきており、自動車以外の交通教育も必要になってきている。

4 教育課程・授業計画への位置づけ

私の実践は、3年生の倫理での実施であり、受験に関係のない科目ということで実施が可能であるが、「受験」と「学習指導要領」という学校教育における縛りを考えた時、交通教育実施の根拠づけが重要になってくる。

5 体系化への考察

理科・数学での力学的・数値的考察学習可能であり、それは教師の応用力が大きく左右すると思われる。

保健においては、学習指導要領で次のように書かれている。「交通事故を防止するには、車輛の特性の理解、安全な運転や歩行など適切な行動、自他の生命を尊重する態度、交通環境の整備などがかわること。また交通事故には責任や補償問題が生じること」が教育内容として書かれており、多くの体育教師は教科書やワークブックのままに授業をしているので、記述があることによりこの内容の教授を行っていると思われる。

総合的な学習においては、一つの素材を用いた総合学習が小学校では行われており、クルマをテーマにした学習も可能である。しかし、大半の人がイメージするのは、生産・流通過程を追ったものになってしまうことが予想されるので、授業プランを提示していく必要があるように思われる。

6 過疎地北海道における交通教育

夏に石巻・女川・南三陸に行き、特に南三陸においては、公共交通（三陸鉄道）の寸断による高校生の学習環境の悪化を実感した。

南三陸（志津川）から気仙沼に通う高校生たちは、鉄道なら40分程度だった通学を、満員バスで朝は6：50に乗車し、8：29に学校到着。帰りは16：30と18：30の2本のバスしかなく、18：30乗車だと帰宅は20：00という生活を強いられている。バスには一般客も乗車しており、1時間半、バスで立ちっぱなしの状態では高校生は通学している。

北海道においても高校統廃合により、町から高校が無くなるケースが急増しており、「交通弱者」保護の立場から交通（権）教育を行っていくことも重要性を増していると思われる。

報告3-1

「命の大切さを学ぶ教室」の講師を務めて

北海道交通事故被害者の会 高石 洋子



「命の大切さを学ぶ教室」は道警の被害者支援の事業ですが、私も、自分が今出来ることは、これから免許を取る若者たちに命の大切さを教えることだと思っていますので、一生懸命協力させて頂いています。

生徒さんに、いつも、免許を取るということは、自分の命を守るだけでなく、人を乗せたらその人の命も絶対守るということ、「助手席」という言葉の意味の大切さ、車を買うということは、スピードを出して格好いいとかではなく、たくさんの責任を負うこと、などと話しています。

そして、一生懸命がんばって生きていけば、一生懸命がんばる人たちがその周りについてきて、励ましあうことが出来るけど、ふてくされて生きてしまったら、ふてくされた者同士が集まって、そこには良いことは何も起きない。だったら一生懸命生きている方が良くいと伝えています。

私は、亡くなった息子の友人たちを通して感じたことをお話していて、その話がきっと子どもたちの心に響いたのか、川口くんという中学2年生の子の感想文が、第1回目の作文コンクールで全国1位になり（後記）、高校1年生の女の子も3位というとても素晴らしい成績を収めて下さったことに、頑張っていて良かったと心から思いました。今まで報道されたどの記事よりも嬉しく、たくさんの友だちから「読んだよ」とメールがきて、すごく喜んでくれたことにもびっくりして、講話はもう嫌だと言っていた時もありましたが、「洋子ちゃんが頑張っていたことは、こういうことに結びついていて、やっぱりすごいんだよ」と言われたことが嬉しかったので、まだもう少し頑張ろうかなと思っています。そしてこのまだ10代の若い子たちが、人の話を真剣に聞き、その言葉一つ一つをきちんと覚えて文章に入れてくれていることに深く感動します。だから、私たちはやっぱり大事なことをしているんだなと思います。

※シンポジウムでの発言資料として配付した北海道交通事故被害者の会の会報39号（2012年8月）の記事より、作文も含め転載しました。

「気づいたこと」

苫小牧市立光洋中学校 2年 川口智基

僕は今回の命の授業を終えて、自分の今までの考え方が間違っていたと気づいたことが二つあります。

一つ目は、「自分の命の重さ」ということです。

もちろん僕は、自分の命を軽く考えたりしたことはありません。でも、それは自分がまだ死にたくないからということが中心の考え方でした。自分の命は自分のものだから、どのような使い方をしてもいいという考えだったのです。

ところが、命の授業でのお話を聞いているうちに、自分の命は、決して自分だけのものではない、今まで、僕を支えてくれた、両親や先生方、友人などたくさんの人と共有しているんだということに気づいたのです。もしも僕が死んでしまったら、悲しむ人がたくさんいるということに気づいたのです。そして、これからも僕は、多くの人たちと関わりながら生きていくのです。ということは、命を共有する人が増えていくということです。

こんなことに気づいてしまったら、僕は自分の命を粗末になんかできません。

僕が死んだら、苦しいのは僕ではありません。悲しむのも僕ではありません。僕を支えてくれているたくさんの人たちなのです。

だから、僕は今後、どんなに辛いことや悲しいことがあったとしても、周りの人たちに感謝をしながら、力強く生きていこうと思います。

気づきの二つ目は、「周りの人たちへの思いやりの心」ということです。

例えば、僕たちが、つい他の人に使ってしまう「死ね！」という言葉があります。これが良くない言葉とは、今まで思っていました。でも、なぜ良くないのかという理由について、深くは考えていませんでした。もし、「なぜ良くないのですか」と質問されたら、「死ねというのはひどいことだから」などということしか答えられなかったと思います。

でも、今は違います。「死ね」という言葉は、相手の人だけでなく、その人を支えている人たちの全ての気持ちを否定することになるのです。そして多くの人たちが悲しむことに「自分は関係ない」といっていることと同じです。死んでしまってもいい人間なんて、この世界に一人もいないのです。どんな人にも生きる権利と周りの人に応えながら生きる義務があるのです。

こう考えると「死ね」などという言葉を経々しく口にできません。もちろん、どんな人でも必ず死を迎えます。これは、逃れることはできません。だからこそ、生きている今この時を大切にしなければならないと思います。

僕は、このようなことを気づかせてくれた講師の方に、とても感謝しています。

【国務大臣・国家公安委員会委員長賞】

報告3-2

犯罪被害で奪われた命は、寿命でも運命でもない

北海道交通事故被害者の会 白倉 裕美子

昨年「命の大切さを学ぶ教室」の講師をさせていただいています。

美紗が14歳で他界してから、同じ年頃の子がいる学校に近づけず過ごしていましたが、前田代表の力添えを頂き、千歳高校での講話を第1歩として中高生を対象とした講話活動が始まりました。



今でも学校の雰囲気、匂い、学生の声に涙が溢れますし、なにより犯罪被害者の声をきちんと届けることができるのか、命について伝えることができるかと不安がありますが、生徒たちのまっすぐな視線にはいつも力を与えられています。

講話では一つの命が消えるという事がどれほどの事なのか、事故状況や遺された家族の話をしながらかつて伝えています。事件当時小学3年だった次女の行動や、10歳になった長男の「記憶にない、声もわからない姉との生活」に悲しんでいる事を伝えると、涙を流し聞いてくれる生徒も多く、みんなが真剣に聞いてくれているのだと感じられます。

そして「ルールを守る」「人を大切にする」ことがいかに大切かを考えてもらいながら、「犯罪被害で奪われた命は、寿命でも運命でもない」と伝えています。そのように片づけてしまうから交通事故による犠牲が繰り返されてしまっているのではないかと。そして寿命とは「受け継がれてきた細胞の働きが尽きる事」、運命とは「人の力では変える事が出来ない定め」なのだから、与えられた命を全うできずに終えてしまった命は寿命や運命で片づけることができない、今も生きているはずの命なのだと伝えています。

講話を聞いてくれた中高生からの感想を紹介します。

- ★ 私たちひとり一人が交通事故に気をつけなければいけない。それは自分のためでもあるし自分の周りにいる大切な人のためでもあると思った。
- ★ 命に対して常に意識する必要があると思います。そして周りの人に対して様々な事を当たり前と思わずに、自分ひとりだけで生きているわけじゃない事を忘れずに行こうと思いました。
- ★ 講話を聞いて、事故を防ぐためには第一に交通ルールを守る事、次に車は怖いものだと思う事が大切だと思った。車は便利だけど一歩間違えたら凶器になる事を忘れない。

そして一番忘れてはいけないのは「自分の命も相手の命も大切だと思う事」

- ★ 事故の時の状況はとても怖かったです。毎日「事故なんて起きないだろう」と考えていた私には、事故の話は初めてだったので驚く事がたくさんあった。命を取り戻すことは絶対にできないので、お母さんが産んでくれたこの命を大切に、感謝して精一杯生きていこうと思いました。
- ★ 「大切な人はいますか？」と言われた時、大切だと思う人がたくさん頭に浮かびました。そして私の事を思ってくれた人もいるかもしれません。事故に遭わないように起こさないように、精一杯生きていこうと思いました。
- ★ 若くして生きられなくなった人を思ったら、今生きている私たちは責任を持って生き抜かなければいけないと思った。
- ★ 白倉さんの話を聞いて、美紗さんの命は今も続いていると感じました。

発言資料

初めての講話

道交通事故被害者の会 高橋利子

5月18日午後7時、千歳高校定時制、初めて生徒さん80人の前で、私の体験を話す機会を頂きました。

短い時間と言葉で簡潔に話せるのか、高校生に理解してもらえるように話すことが出来るのか、とても不安でした。しかし、裁判が終わってから2年が過ぎ、何の活動もしてきませんでしたから、ロードキルについて、私なりに話すチャンスかもしれないと考え直し、次のような話をしました。

- ・私の長女は高速道路上での事故で、何故命を喪わなければならなかったのか。
- ・高速道路における安全性とは何か。ロードキルが原因の人身事故が多数起っている事。
- ・高度成長を目指した為の車優先社会がもたらした、ともいえるこれまでの誤った道路作り。
- ・スイスの例をあげ、野生動物にも配慮した道づくりこそが、人をも守ることに繋がり、本来の道づくりである事。
- ・重大な事故を起こす人間の多くは、交通規則を日頃から無視していること。
- ・生命は自分一人だけのものではないということ。

年齢も環境も違う高校生の皆さんですが、私の眼を真っ直ぐな眼差しで見てくれて、時にはうなずきながら本当に真剣に、聞いてくれました。

始まるまでは、緊張と不安で一杯でしたが、話し終わった時には「長い時間聞いてくれて本当に有難う」という感謝の気持ちで一杯になりました。

これからの人生に、心の片隅にでも記憶していただけたら、と願っています。

(当日資料、道交通事故被害者の会会報 38・39号より)

報告3-3

交通教育に今求められるもの

～体験講話などこれまでの実践から～

前田 敏章

1 2012年度は19校、5500人に講話

前号（15号 p 8）で報告しましたが、犯罪被害者等基本計画の中で「犯罪被害者等への配慮・協力への意識のかん養等に努める」ためと位置づけられた事業「命の大切さを学ぶ教室」（道警の担当課は警務課 犯罪被害者支援室）によって、2011年度以来、中学生、高校生への講話機会は飛躍的に増えました。

2012年度（2012年4月～2013年3月）も、中学9校、高校10校（受講生徒数は5500人）で、「命とクルマ」の講話を行いました。（他に、一般と少年院など全て含めると38回）

なお、本日報告していただいた高石さん、白倉さんなど道交通事故被害者の会会員で今年度（2012年4月～2013年3月）学校対象に行った講話の総数は、中学30校、高校20校で、受講生徒数は1万5千人を超えます。

2 感想レポートの特徴



体験講話は、長女が被った被害事件と深く向き合う機会なので、長女の無念が、加害者への怒りと、このような危険行為を容認しているクルマ優先社会への恨みの情とともに蘇り、とてつもなく辛く苦しいのですが、講話後に届けられる生徒の感想レポートにいつも癒されます。次代を担う若者の多くは、瑞々しい感性で、次のような内容を真摯に綴ってくれます。①自身の被害体験からクルマ優先社会を実感していること ②命の大切さ・生きる意味を再認識したこと ③家族、仲間との関係性を再認識したこと ④クルマ優先社会について、クルマとの関わりを考える契機となったこと（感想例は p 10・11）

しかし一方、（少数ではあるが）⑤被害事件は年々減ってきているので、心配ない ⑥クルマは速く走るものであり、これだけ多くのクルマが使われ、その有益性も大きいから、やはりある程度の被害は

仕方ない、という生徒に反映している看過できないクルマ観も垣間見られます。

⑤、⑥の感想例も示します。

◆いくら交通事故を防ぐためとはいえ、速く移動できなければあまり意味がないと思う。確かに事故が起きてしまえば終わりだが、車は速くそして手軽に移動が出来る手段として、今の社会にはなくてはならないものだと思う。現に、どこを見渡しても車は何台もある。（高校1年男）

◆こういう話を聞いて思うのは、つらいのは被害者だけでなく、加害者も同じだけつらいんじゃないかと思う。被害者の家族は、命を失ってとてつもなく悲しいけど、それは周りの人が支えてくれて生きていける。でも加害者は、好きで殺した訳じゃないし、他人を殺してしまったという自分への罪悪感や刑務所での刑期だけでも精神的に改めるのに、社会に帰ってきて自分のつらさを共感してくれる人や、支えになってくれる周りの人はいないと思う。自分は加害者に対する他人の対応を見ていると人間の小ささが見えて腹が立つ。当事者になったらこんなきれいな言は言えないんだろうけど、それでもみんながしっかりと考えて生きていけたらいいと思う。（高校3年女）

3 今後に向けての課題

以上のような生徒の反応を踏まえて、改めて、今後の課題について考えます。

(1) 交通教育を総合的な教育と位置づけること

交通教育や命の教育、環境・人権教育も、その実践には「総合的」な視点が重要であるが、交悪通教育は特に命教育との結合を意識することで、環境・人権教育の側面にも広げることができると実感します。

(2) 生徒の認識を深化させるため、短時間での講話でどう伝えるか

講話時間は学校の時程の関係で十分には与えられない事が多いのですが、何とか50分（可能であれば間でドキュメンタリー映像も入れて70分）を確保して頂けるようお願いし、スライドと配布資料を使い、二つのテーマ（命とクルマ）を伝えます。生徒の受け止めが「かわいそう」だけで終わって欲しくないからです。突然その全てを奪われた長女の無念と子を思う親の気持ちはまず伝えなくてはなりません。しかし、それで終わらず、人が人を傷つけるということが日常化していながらそれを容認している社会の異常さという問題を分析的に理解し、今後の行動

にどう結びつけるかという本質的問題に迫らなくては、結局自分が免許を取る段になった時、「クルマ優先社会」の成員として容易に取り込まれてしまう脆さが残ることは否めないと思うからです。

(3) 教科での学習につなげること

学校行事としての交通安全集会や学年集会、そして総合的学習の時間における実践としては、前節で述べたように行政の犯罪被害者支援としての被害者による講話という実践が一定の拡がりをみせています。

しかし、体験講話は貴重な学習機会ですが、時間の制約とともに、一方通行の伝達であり、主体的学習という点では限界があります。小さい頃から植え付けられた「クルマ優先思想」という認識を変えるには、それで完結ではなく、さらに教科において系統的、科学的に学習することが肝要です。今後、教科での実践が少しでも拡がるように、授業書（教材資料）の作成が課題です。

(4) 生徒の認識の転換に迫るアプローチ

今の社会において、なぜ命が軽く扱われ、簡単に金銭に置き換えたりされるのか、そのことの解明がなければ、結局「仕方ない」「運が悪かった」「危ないから（歩行者である）自分が気をつけよう」で終わってしまいます。生徒の認識の転換に迫るアプローチとして以下の諸点を考えています。

- 1) 後遺障害を伴う負傷を含め、被害の実相とクルマ優先社会の実態把握を被害者の視点で
- 2) クルマの危険性と現状の使い方とのギャップについて、自然科学からの裏付けで学ぶ
クルマの衝撃力、速度と死亡率など
- 3) 命がなぜ軽んじられているのかについての社会科学からのアプローチ
 - ・マイケルサンデル教授の功利主義批判
 - ・佐藤直樹氏の刑法論から、過失を軽く処罰し、クルマ優先社会を支える近代刑法の「意思責任」の原理の問題（P12の記事コピー参照）
- 4) 「被害ゼロ」が観念ではなく、実現可能な方策と展望がある事を示すこと。
「脱クルマ論」への共感は今中々難しいが、「脱スピード社会」については共感の切り口がある。そこにスローライフ交通教育の会の目的と理念の意義がある。

生徒の感想レポートから

■娘をなくすということは今の私には考えられなかったです。私は幸いにも身近な人を失ったことがないので“死”というものを感じたことがありませんでした。今回前田さんのお話を聞いて、改めて交通事故のおそろしさを考えさせられました。母にもこの話をしましたが、子どもを失うなんて考えられないと言っていました。子どもをなくして生きていくなんでできない、とも言っていました。それくらい子どもは親にとって大切なもので、私たちはたくさんの人に支えてもらって生きていることを忘れてはいけないと思いました。

悲しみを抱えながら講演を続けている姿に勇気をもらいました。少しでもこんな思いをする人がいなくなるように、前田さんには講演を続けてほしいです。

（2012年1月31日、札幌市立真駒内中学、3年女子）

■ぼくは今回の講演を聞いて命の大切さについて考えることができました。一番思ったことは、自分の命を守るには社会知識を知らなければいけないということです。さらに、いじめや交通事故にあった被害者の気持ちになって考えることの大切さです。講演で、色々な人の亡くなった例を聞いていたら、被害者の気持ちになることでこんなことにはならなかったと思いました。（同 3年男子）

◆今までは、交通事故はいくら気をつけていても起こってしまうものだと考えていました。しかし、・・・二度と同じ形で人が死んではいけないと思いました。

（2012年4月25日旭川東栄高校1年男）

◆（身体犯被害で）一番多いのは殺人だと思っていました。殺人事件のニュースを1日に1回は絶対見ているのでそう思っていました。死傷の96.5%が交通事故とわかり、驚きました。（同 1年男）

◆年々被害が少なくなって良いこと程度にしか思っていませんでしたが、前田さんは、年ごとに考えるのでなく累計で考えるべきと語りました。（累計の）グラフを見るとあまりにたくさんの方が亡くなっていることに私は憂いました。交通事故が起きていなければこんなにもたくさんの方が亡くならなくてすんだのに、と先程の甘い考えがどれほど愚かだったのかを痛感しました。（同 1年男）

◆（米内君のニュース映像を観て）交通事故によって障害を抱えてしまうとは、考えたこともなかったので、すごく驚きました。（同 1年男）

◆この講話が終わった後、ここ1か月くらいの交通事故について考えました。・・・加害者側が既に10数回の問題を起こしていたのに、その交通事故が起こるまで捕まっていなかったことに対し怒りが湧きました。「クルマ優先社会」は大事になるまで軽い罪なら見逃しているのです。法改正

をしないと公正な判決が下りません。便利さよりも人の命を優先する社会を私は望んでいます。（同 1年男）

★私も小学生の低学年の時、車にひかれそうになったことがあります。怖いなんてものではありませんでした。命を奪われるってこんなに怖いんだと小さいながらも実感しました。でも私は生きています。車は寸での所で止まったのですから。

10年ぐらいあの時から時は経っていますが、今でも覚えているのは、あの何とも言えない恐怖感と車の助手席に座っていた女の人の顔と口の動き。たぶん「あぶない」と言っていたと思います。顔は、まるで私たちが悪いと言いたげなしかめ面。私たちは学校の先生が立っている横断歩道を渡っていました。先生が渡って良いと言ってからです。私たちが悪かったのでしょうか？ 前田さんのお話を聞いて本当に思いました。車優先で歩行者がないがしろとまでは言いませんが軽く見られている。本当に許せないことです。考えなければいけない問題点がたくさんあります。法律が必ずしも正しいとは限らないのですね。

（2012年5月16日 江別高校3年女子）

★人が死んでいるのに「運が悪かった」などと、自分のせいではないような言い方におかしいと思いました。「クルマ優先社会」、たしかに話されて初めて気づきました。生まれた時から車が有ったので当たり前に思っていました。

（同 3年男子）

★スピードや運輸に支配されないスローライフが大事なんだと思いました。（同 3年男子）

★前田さんの話を聞いて、人間の命の尊さ、車を中心にした社会は絶対に駄目だと思った人間のエゴで作った車も人を簡単に殺せるのはおかしい。エコとかの前にやるのがいっぱいあると思う。もし事故があっても運転している人が優先されて法律で裁かれるのはおかしいと思った。

（同 3年男子）

★私も今は「クルマ優先社会」だと思えます。学校に来る時も朝なので歩いている人、車の人が多く、自転車の私は歩道を走ると歩行者が嫌な顔をして、車道側の自転車用の道路を走ると車の運転手が嫌な顔をしてきます。なぜ自転車用の道路を走っているのに嫌な顔をされるのか不思議です。なので、日本の道路も1：1：1にするべきだともおもいました。そうすれば、事故が減り、みんなが安心して生活できると思います。（同 3年女子）

★交通事故での被害が思っていた以上に多くて驚いた。そしてその交通事故の被害が無くなるために刑罰を厳しくするのはいいと思う。日本もスウェーデンやヨーロッパのように車優先ではない社会にもっとなればいい。

（同 3年男子）

★私はずっと気になっていたことがあった。それは交通事故の刑罰の軽さである。殺人も交通事故も同じ人を殺めることがあるのに、殺人は何年も刑務所に入るのに、交通事故は1～2ですぐ釈放される。この違いがわからない。だから少しずつ免許を持っている人の運転に対する意識が軽くなっていくと思う。もう少し刑罰を重くして安全運転の意識を持たせるべきだ。

交通事故、車、運転に対する考えが変わったとても良い時間だった。（同 3年女子）

●今までは交通事故のニュースを観ていて、加害者の人に同情している部分がありました。けど、遺族はずっと救われないことを知り、絶対に許されないことなのだと思います。（2012年9月11日 釧路東高校3年女）

■今回のこの貴重な講演の中で、命の大切さとともに、クルマの危険性をあらためて強く感じたわけですが、もっと感じたことは、日本の社会自体を変えなければいけないのだということです。

交通事故が起こる要因として、加害者のクルマと人命への軽視が前提にあるのはもちろんですが、そういった人たちを産み出している社会、それを受け流すかのような刑罰の軽さなどによる国の対応、それらが背景に大きくあるように思いました。交通事故による死亡事故は、人が人を殺めているのではなく、国や社会が人を殺めているのではないかと痛感致しました。

一人一人が“命”について知り、理解した上で、利便性ではなく、人も尊重した日本や世界をつくり上げていくことが何よりも大切であると思いました。前田さんの娘さんをはじめとする交通事故で亡くなられた尊い命が報われる社会や国に成っていくことを願うとともに、私たちが作り上げていかなければならないと、今を生きる私たちの責任を強く感じました。

被害者にならないよう、そして何より加害者にならないように、今回のこのお話を胸に抱きながら過ごしていきたいと思えます。今日は本当にありがとうございました。

（2012年10月11日 苫小牧西高3年）



←体験講話について発言する高橋さん（p 8 参照）

弟さんを亡くした体験を語る山口さん →



配布資料より ～ 論説記事の紹介 ～

北海道新聞2012年7月13日 <各自核論>

近代刑法貫く「意思責任」 結果軽視の弊害 修正を

現代評論家 佐藤直樹

4月23日に京都府亀岡市で無免許の少年(18)が運転する軽自動車、集団登校中の小学生と保護者の列につっこみ、児童ら3人が死亡し、7人が負傷するという痛ましい事故がおきた。事故の遺族らは、少年に最も法定刑の重い危険運転致死傷罪を適用するよう警察・検察にもとめていた。だが、6月8日の京都家裁での少年への検察官送致決定を受けて、17日に京都地検は、通常の自動車運転過失致死傷罪などで少年を起訴した。少年は、成人と同じ刑事裁判を受けることになった。

近年重大事故がおきるたびに、この危険運転致死傷罪の適用の是非が問題となるようになった。すなわち、過失である自動車運転過失致死罪の法定刑は7年以下の懲役・禁錮であるが、故意である危険運転致死傷罪は20年以下の懲役で、かなりの差がある。ちなみに故意の殺人罪は死刑・無期もしくは5年以上の懲役である。

思うにここでのコトの本質は、危険運転致死傷罪の適用の是非にあるのではない。じつは問題の核心は、「人の死」という結果の重大性は同じなのに、「わざと」という故意の罪にくらべて、「うっかり」の過失の罪はなぜこんなにも軽いのか、という点にある。危険運転致死傷罪はそもそも、過失による「殺人」の罪が軽すぎるため、厳罰化をもとめる「世間」の空気を背景として、殺人罪との乖離(かいり)を埋めるために2001年に新設されたもので、法の成立要件として故意を前提とするために、その適用がきわめて限定される。

意外に思われるかもしれないが、近代以前のヨーロッパでは「結果責任」といって、故意だろうが過失だろうが、「人の死」という結果があれば刑罰は同じだった。なぜならば当時、犯罪は共同体の人的つながりを危うくする「困った状態」であり、刑罰とはその状態を修復し、元に戻すことであって、個人の事情は一切考慮されなかったからである。

さらにヨーロッパでは都市化とキリスト教の「告解」の普及によって、「内面」をもった個人が誕生す

るのは11、12世紀であり、それ以前には、そもそも「内面」、つまり意思のあり方は問題にならなかったからである。

ところが18世紀末～19世紀半ばに成立した近代刑法は、この近代以前の「結果責任」の原理を否定し、新たに「意思責任」の原理を採用した。そこでは、故意による犯罪のみを原則として処罰し、過失によるものはあくまでも例外的なものと考え、その結果、過失の罪は故意の罪にくらべてきわめて軽いものとなった。問題はそうなった理由である。

刑法学者の澤登佳人さんによれば、その理由は、近代にいたって資本主義が全面展開し、当時のブルジョアジーにとって、災害や事故発生の危険度の高い鉱山、鉄道、自動車運輸、重工業などの創設・経営を、安全管理を適度にサボりつつ安上がりにおこない、その結果生じる災害や事故の法的責任追及をさせないことが必要であったからだという。

かりに近代以前の「結果責任」の原理がつかぬれば、ドライバーが人をはね殺すたびに重罪では、恐れて自動車に乗るものはいなくなり、自動車産業が成り立たず、産業全体の発展が阻害されることになる。つまり過失を軽く処罰するという近代刑法の「意思責任」の原理は、資本主義的な産業交通や鉱工業の発展の必要性から生まれたというのだ。

「世間」は厳罰化をもとめている。危険運転致死傷罪の適用のみならず、いま必要なことは、こうした結果の重大性を軽視する近代刑法の「意思責任」の原理を、「結果責任」の観点から修正してゆくことであろう。「世間」と法の乖離を埋めてゆくことは、裁判員裁判のなかで、私たちが司法を身近なものにするために、ますます重要になっている。

さとう・なおき 51年仙台市生まれ。九州工業大学大学院教授。専門は世間学、刑事法学。著書に『『世間』の現象学』『なぜ日本人はとりあえず謝るのか』など。



… シンポジウムの報告は以上です …

2010年より、縁があり苫小牧の自動車学校で、卒業時期の高校生が在席する特別学科を対象に「命とクルマ」の講話を行っています。内容は高校での講話とほぼ同じですが、より直接的に、加害者に絶対にならない運転と加害者を生まない社会づくりを訴えています。

以下、講話の際にレジメの他に配布している資料と講話後の受講生からの感想レポートを紹介します。

〈講話資料〉

「遺された親」からのお願い ～自動車学校卒業生の皆様へ～

A自動車学校M教官の卒業生の皆様に、このお手紙を書かせていただいています。A自動車学校は偶然ですが、私が42年前に免許取得の際にお世話になった学校です。いきさつからお話します。

私は15年前（1995年10月25日）、当時17歳の長女を交通死させられ、「遺された親」となりました。失意の中、高校教員であった私は、娘の死を無にしたいという思いから、事件から5年後（2000年）、学校における交通教育のあり方を考え実践する交通教育研究会を仲間と立ち上げたのですが、この会で知り合ったM教官に、安全運転に関する思いを手紙の形でという依頼を受けました。

長女が被った事件の概要です。当時高校2年生で、3週間後に迫った関西への修学旅行を心待ちにしていた青春まっただ中の娘は、その限りない希望や未来を突然暴力的に奪われました。クルマを凶器に変えたのは、加害者の前方不注視という重大過失でした。現場は千歳の市道。加害者の女性（35歳）は、手数料のかからない6時までに銀行に着きたいと先を急ぎ、時刻を確かめるためのカーラジオ操作を行い、全く前を見ないという危険運転でクルマを走らせ、17時50分頃、赤い傘をさして徒歩で帰宅途中の娘を、ブレーキも踏まず後ろからはねたのです。娘は頭と首を打ち5mほど飛ばされ、即死でした。

これは悪い夢に違いない、早く目覚めて娘に会いたいと幾度も願いました。茫然自失の当時から15年経った今も、加害者への憎しみと、悲惨な交通死傷被害を「仕方のない、事故」「運が悪かった」などと軽く扱う「クルマ優先社会」への怒りは募るばかりです。

かけがえのない娘を失い、改めて子どもは親にと

って宝であり、いきがいそのものであると日々実感し泣き暮らす毎日。娘を返して欲しいという願いが叶わず、生きる力を失い、抜け殻のようになった私と妻ですが、いつも仏壇の娘の遺影から「なぜ私こんな目に遭わなくてはならなかったの？」「私が受けた犠牲は今の社会で報われているの？（同じような犠牲は根絶されているの？）」と問い掛けられているように思い、心の中の娘と共に、犠牲を無にしないためのとりくみを必死に行っています。「北海道交通事故被害者の会」の活動を10年以上続けているのも、M教官と知り合うきっかけとなった「スローライフ交通教育の会」のとりくみを11年前に始めたのも、この娘からの問い掛けに答えたいとの一心からでした。

A自動車学校を卒業された皆様。今の社会では、クルマが時には凶器ともなってしまう被害を与えており、残念ながら人にとっての真の「道具」や「機械」としての使われ方にはほど遠いということをお考え下さい。ある意味社会全体が感覚麻痺に陥っているのです。「クルマは生活を便利にしたから、ある程度の犠牲はやむを得ない」「（事故ったら）仕方ない、保険で賠償すれば良い」などという倒錯はその一例です。

娘をひいた加害者に殺意がなかったことは認めます。しかし「未必の故意」〈注〉という故意性は否定できません。被害の立場からすると、娘は公道において、何の関わりも無い人によって突然一方的に命を奪われたのですから、まさに「通り魔殺人的被害」に他なりません。私は娘の事件以来、アクシデント（＝偶然の）という意味につながる「事故」ではなく、結果の重大性から「交通犯罪」と呼ぶようにしています。

皆さんには、「クルマ優先社会」の犠牲になって欲しくないのです。犠牲というのは、加害の立場に追いやられることも含めてですが、絶対に加害者とならないためには、理性でクルマの認識を変えるべきと思います。例えば、「クルマというものは、速く格好良く走る物ではなく、雨風をしのいで、荷物を積んで、ドアからドアへ移動できる便利なもので、子ども、お年寄り、病気の人、障害を持った人にとって特に必要なもの」と考えてはどうでしょうか。とにかく、早く着こうとは一切考えず、対クルマは勿論、歩行者、自転車、そして同乗者を護るための「安全確認」を二重三重に行いながらハンドルを握るということです。

娘をひいた加害者は103円の振り込み手数料を節約しようとしてさらに急ぎ、前方に人はいないと勝手に思い込んでクルマを凶器に変えました。クルマは、暴走・違反運転は論外ですが、無理な時間設定で少しでも速く着こうと考えた瞬間から、加害者となる可能性を数十倍に増大させます。空を飛ぶ航空機やレール上を走る列車と違い、とりわけ生活道路は生理的能力の劣った子どもやお年寄りも共用するのですから、運転者の安全管理義務は航空機のパイロット以上でなければならないのです。

同乗者の安全を^{まも}ることが運転者の^{せきむ}責務であることについて^{ふげん}付言します。私はこの3月まで高校教員でしたが、最初の赴任校での教え子からの悲嘆の報を忘れません。その教え子は卒業後同級生同士で結婚し、二人の子どもと暮らしていたのですが、当時高校3年の二男が、先輩の運転する乗用車の後部座席に同乗し亡くなったのです。加害者となった先輩が制限速度を大幅に超過する危険運転を行ったことが原因ですが、もし運転者の責任で後部座席の同乗者にシートベルトを装着させていれば命は助かったというケースでした。

私たちの痛切な願いは「交通死傷被害ゼロ」の社会です。人が作ったクルマという道具・機械が人を傷つけるということは決して有ってはなりません。被害ゼロのためには、先に述べた絶対に加害者にならない運転が求められます。そして同時に、これからの社会を担う若い人たちには、もっと進めて、加害者を生まない社会を創って欲しい、この病んだ「クルマ社会」を根底から問い直し、真に安全で人間性豊かな社会を築いて欲しいと願っています。この課題については別紙レジュメを参照してください。

皆様に伝えたいことは、まだまだ有るのですが紙面の限りもあります。下記私の公開サイトも是非ご覧下さい。皆様のご健勝と安全運転をお祈りしながら筆を置きます。(2010年7月記)

(注)「^{みひつ}未必の故意」

行為者が、罪となる事実の発生を積極的に意図・希望したわけではないが、自己の行為から、ある事実が発生するかもしれないと思いながら、発生しても仕方がないと認めて、行為する心理状態。故意の一種(「広辞苑」)
「未必の故意も故意の一種であり…故意犯の責任条件として十分である」(『新法律学辞典』(有斐閣))

自動車学校での感想レポートより
苫小牧ドライビングスクール「高校生特別学科」
2012年3月6日 48人受講

私は、今回の講話を聞いて印象に強く残ったことは、

交通社会のありようが加速度的に成長し続けたことにより、自らも気付かないうちに自動車優先型の風潮になってしまったことだ。普段何気なく新聞を見れば、日常的に見る交通事故の記事も、本来であれば起こってはいけないことと前田さんがおっしゃられたが、それはもっともなことだと思った。それこそ私は自動車優先型の社会に慣れてしまい、感覚がマヒしているのだと思った。なぜなら、その新聞記事一つ一つを何の疑問も持たずに読んでいたからだ。

同時にこんな考えも浮かんだ。今まで他人事のように考えていた交通事故が、もし自分が加害者の立場になったら、この先どんな人生を送ってしまうのかと。しかし、そもそも事故を起こさなければいつも通りの暮らしができる。そのためには、どんな状況に置かれても人を最優先にした運転をしなければならないと考えた。

この先も自動車の需要は増えるだろう。だがそれにも増して、一人一人の安全に対する意識の需要も、もっと必要であると強く感じた。そうでなければ交通機関は今後より改善され、そういった面では安全であることは確実だ。だがそれに頼りきってしまえば、確認も次第に減っていき、心の安全は全くなくなってしまう。そうではなく、まず自らの心に疑問を持ち、自問自答を重ねていくことが何よりの心のブレーキではないのか、と考えた。(男性)

今回の講義の途中、私は涙が出ました。私たちは車に乗る生活も当たり前、大切な人と過ごす日々も当たり前になっています。しかし、便利なはずの車が、ドライバーの焦りや不注意、ルール違反など、ドライバーにとってはちょっとした事で人の命を奪ってしまうのだと改めて感じました。交通事故は通り魔事件のようだとおっしゃっていましたが、本当にそうだと思います。さっきまで楽しそうに笑っていた人が、突然にその人生の幕を下ろされる。お嬢様を亡くされた前田さんやご家族の思いを聞き、もし自分がその立場だったらと考えました。信じられないけど、大切な人が突然いなくなる、それが起こりうる可能性が至る所にひそんでいるんだと強く感じ、怖くなりました。同時にこれから運転者となる身として、「車が人の命をうばう可能性」を0に近づけていかなければならないと思いました。車が人の命をうばうと書きましたが、交通事故で人の命をうばうのは人の意識や行動であって、車はその道具にすぎないんだと思います。

今後は車を運転する時はもちろん、歩行者となる時も車の特性や起こりうる事態について常に意識し、被害者にも加害者にもならないよう一層心がけます。当たり前の生活を守るには、当たり前の事をおろそかにしない事だと思います。どんなに運転に慣れても、安全確認をする、予測する、シートベルトをする・させるなど当たり前の事をしつ

かりしようと思います。大切な事を深く教えていただきました。ありがとうございました。(女性)

今回、前田さんのお話を聞き車のおそろしさを改めて感じました。事故を起こしたくて起こしているわけではないと思いますが、「私は事故なんて起こさない」「少しくらいなら大丈夫」などという過信や偏見を持たずに運転しなければならぬと感じました。

車はとても便利なものですが、時には凶器に変わってしまいます。自分の運転している車で家族や友達が命を落とす可能性もあるのです。そのようなことを起こさない為に今からきちんと車の構造や運転の正しい方法を身につけようと思いました。

前田さんの言っていたように、私も「脱・スピード社会」を目指して協力していきたいです。(女性)

聞くのが辛かった。前田さんの講話を聞き終わってそう思った。

私は人が話すことを無意識に頭の中で描いてしまう癖があるので、前田さんがお亡くなりになられた娘さんの話を聞いている時にそのできごとが勝手に頭の中に鮮明に描かれてしまうのだから“同情”という言葉でまとめるのは易い言葉なのだろうが、そう思った。

そして、表情は変わらないが、声のトーンが徐々に低くなっていく前田さんの話を聞いて、娘さんを亡くして17年経ってもなお苦しさが消えず毎日に辛さが募るばかりと聞いて、時間は痛みを和らげてくれるわけではないと思った。

車は便利だが、それを軽視すると大惨事になることが改めてわかった。私は自動車学校に入るまでは、身近に事故など起きていて正直入りたくなかったが、就職するにあたって必要と思い入校した。運転の楽しさも知ったが、やはり恐怖は消えない。でもそれくらいでも良いのではないかと私は思う。なぜなら事故の大半は運転者の不注意、ゆずりあいの心が足りないからだと思うからだ。あの時こういうことに気がついていたら・・・と、事故を起こした人は思うはずだ。だが“後悔先に立たず”。相手を傷つけたり、死なせてしまってからでは遅いのだ。

確かに仕事に遅刻したりするのは良くない。だが人の命と比べるとどうだろう。少し苦しむのと永遠に苦しむのとを考えればもう少し家を早く出ようなどとなるのではないか。自分のことばかり考えるからそういった惨事が絶えない。

車は人を殺してしまうのだ。車を運転する人は安易な気持ちで運転しないで欲しいと思った。前田さんや他の、家族や大事な人を亡くされた方に対し、私も安易な気持ちで運転しないことを心の中で誓った。(女性)

情報

自動車学校での「教習」の断面を報じた記事をネット配信で見つけたので、参考までに紹介します。

免許離れで競争激化の教習所 鬼教官消え接客業の意識高まる

NEWS ポストセブン 2013年2月17日(日)

卒業・入学シーズンを控えての一大イベント。「とりあえずクルマの免許でも取らなきゃ……」という“国民皆免許”の時代は、とうに終わりつつある。

ライフスタイルの変化により、とりわけ都会で暮らす若者の消費意欲は、高額な車を買うよりもケータイやパソコンなど情報機器へと向かう。ケータイ1台持てば、買い物もネットで済み、自宅に商品が届けられる。移動手段として車を持つ必要性がなくなれば、「免許離れ」が加速するのも当然か。

警視庁発表の「運転免許統計」によると、都道府県の公安委員会が認定した指定自動車教習所の卒業生数は約156万人(2011年)で、2002年と比べると約40万人も減っている。それに伴い、教習所はこの10年で100校以上が廃業に追い込まれた。

生き残りをかけた教習所は、あの手この手のサービス合戦を繰り広げている。自動車評論家の菰田潔氏がいう。「いまの教習所は接客業の意識が高く、昔のように頭ごなしに怒る鬼教官もいません。優しい指導をモットーに、教習の合間に利用してもらうレクリエーション設備を充実させるところもある。AT限定で20万円以下と低価格を売りにするところもある。ただでさえ少子化で免許取得人口が減る中、こうでもしないと生徒が集まらないのです」

付加サービスの内容だけ知ると、とても自動車教習所とは思えないほど、至れり尽くせりのもてなしが受けられる。

例えば、「武蔵境自動車教習所」(東京都武蔵野市)では、ネイルアートやマッサージが100円で受けられる。また、「熱海自動車学校」(静岡県熱海市)に温泉があったり、「信州伊那自動車教習所」(長野県伊那市)では、専任シェフの食事やケーキバイキングがついていたり、合宿免許の希望者が多い教習所はリゾート気分まで味わえる。

肝心の教習内容や教え方により、差別化を図っている教習所もある。「ハイブリッドや電気自動車を使った体験教習は、実際にそうした車を購入したときに役立ちますし、エコドライブ講習や安全運転講習に力を入れている教習所は、既に免許を持っている中高年ドライバーから人気が高いようです」(前出・菰田氏)

中高年向きのプランを揃える教習所が増えたのにはワケがある。70歳以上の高齢運転者が免許の更新を受ける場合、指定教習所で3時間5800円の「高齢者講習」を受けることが義務付けられたからだ。「若者が減った分、高齢者をたくさん囲い込む戦略です。中には停止線で止まれなかったり、脱輪を繰り返したりと、とても免許更新に危なっかしい高齢者が多いと聞きますが、いくら運転が下手でも教習所は免許を取り上げることはできません。ただ受けてもらえば儲かる“濡れ手に泡”の高齢者講習とはいえ、ここで手を抜かれたら、事故件数の減少にはつながりません」(菰田氏)

過度なサービス、生徒の争奪戦が「安全」に影響を及ぼしてしまっただけで、本末転倒だろう。

レポート

公判審理で研究者が証言 ～終盤を迎えた 北見モモンガ裁判～

2011年10月の当会主催公開講座で特別報告された北見道路住民訴訟（北見モモンガ裁判）ですが、下記報道記事にもあるように裁判長の現地視察が行われるなど公判での審理が進んでいます。

この訴訟は、大きく分けて、(1)北見道路は高速道路なのか (2)生物多様性条約に違反しているか (3)費用対効果が合うのか等の点を問題に取り組まれています。以下(2)に関わって貴重な審理が行われました。

昨年12月11日には一次訴訟公判で住民訴訟の原告団でもある武田泉氏（道教育大学）、佐藤 謙氏（北海学園大学）、鏡 担氏（ニホンザリガニ研究家）が

証人となり、研究者の立場からニホンザリガニの生息地破壊など道路建設による自然環境破壊の実態と問題点を証言しました。

また年が明けて1月24日には、同じく二次訴訟の公判で磯崎博司教授（明治学院大学 法学部 国際環境法研究室）が証人として出廷し、生物多様性条約との関わりで北見道路の違法性について証言しました。私もこの2回の審理を傍聴したのですが、市川守弘弁護士による的確な主尋問で原告主張がより説得的に実証されたという印象を強く持ちました。

法廷闘争は終盤で、判決時期が近いと聞いていますが、支援を強めたいと思います。（前田）

北見道路のモモンガ訴訟 裁判長らが現地視察

国道39号の自動車専用道路・北見道路（北見市北上～同市端野町川向間10・3き）の建設をめぐる北見モモンガ訴訟

で、審理する札幌地裁の長谷川恭弘裁判長が26日、北見市内の建設現場周辺を原告、被告双方の案内で視察した。

訴訟によると、原告は、北見道路は実態は

高速道路なのに高速整備に必要な手続きを経ず違法な上、自然破壊で、日本が批准する国際条約の生物多様性条約にも違反する主張。高橋はるみ知事に対し、道の直轄事



北見道路と道横断自動車道の接続付近を視察する札幌地裁関係者ら

業負担金について国に返還請求することを求めている。

同訴訟は、同負担金について2009年度分と10年度分の2件に分けられ、いずれも同地裁で係争中。長谷川裁判長は10年度分を担当している。

現地視察には審理する長谷川裁判長と裁判官2人ら地裁関係者、国、道、原告の約50人が参加。車に分乗し、北見市北上で建設中の高速道路・道横断自動車道の接続場所、ニホンザリガニの生息地などを回った。

原告団団長の佐藤毅さん（北見市）は「裁判長は自然に関心がある人だと感じた。心証にどのような影響を与えるかは分からないが、判決に期待したい」と話した。

（須貝剛）

2012/10/27 北海道新聞（北見・オホーツク版）